

Citroën Traction Avant 15 CV 1938–1957

NEVS-brevet onsdag 17 juli
Föregående måndag 15 juli

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Nya Renault Captur officiell

Peter Klemensberger 3 juli 2019

Efter sex års tjänst och 1,2 miljoner sålda exemplar kommer Renaults kompakta suv Captur i nytt utförande. Nygammal design, ny plattform och med laddhybridteknik.



Nog kunde Renault kunnat kostat på sig en ny lanseringsfärg på nya Captur. Nu går det kanske många förbi att det faktiskt rör sig om en ny bil och inte någon facelift. Färgen heter förresten Atacama Orange och är en av elva som finns att välja på.

Nya Captur bygger hur som helst på plattformen CMF-B som debuterade med nya Clio. Modellen har i och med det växt i storlek och bygger till 85 procent på nya delar. Elva centimeter i längd och två centimeter mellan hjulaxlarna. I millimeter mäter nya Captur 4 228 i längd, 1 797 i bredd, 1 566 på höjden och 2 639 mellan hjulaxlarna. Baksätet är skjutbart 16 centimeter och bagageutrymmet sväljer 536 liter, bäst i klassen hävdas det.

I profil går tankarna till föregångaren med taklinje, trösklar och fönsterlinje i det närmaste identiska men med en helt ny ”flytande” design vid C-stolparna.

Strålkastarna är av full LED-typ och har liknande ”tårkanals-design” som på exempelvis Clio och Talisman. Annars kan formen framtill mest ses som en evolution av dagens Captur. Även baktill hittar vi ett nytt stuk på lamporna. De är bågformade, lite som på Volvos sedanmodeller.

Designmässigt har det hänt mer bak på bilen än fram. Formen är helt ny och rutan har öppnats upp vilket ger Captur en hållning som man främst finner hos större bilar.

Invändigt är designen helt ny även om vi stött på det mesta tidigare i Clio. I mitten finns en pekskärm som mäter 9,3 tum och är störst i segmenet, enligt Renault. Förarmiljön är digital och kommer med skärmlösningar på mellan sju och 10,2 tum. Interiören är liksom hos Clio förarorienterad, ett grepp som Renault kallar ”Smart Cockpit”. Stolarna har 15 millimeter längre sittdynor än tidigare och är mer skålade.

Liksom hos Clio är de assisterande systemen indelade i tre grupper: Körning, parkering och säkerhet. Captur finns med saker som 360-graderskamera, dödavinkelnvarnare, adaptiv farthållare, ljusautomatik, autobroms med igenkänning av cyklister och fotgängare.



Captur kommer 2020 med ett laddhybridsystem vid namn E-Tech Plug-in. Tekniken har man 150 patent för och har tagits fram tillsammans med koncernkollegorna Nissan och Mitsubishi. Förbränningsmotorn utgörs av en nyutvecklad Atkinsonmotor på 1,6 liter och två elmotorer som jobbar med en växellåda som lovar mycket då den ska ha utvecklats med den som Renault använder i Formel 1 som förebild. Batteriet har en kapacitet på 9,8 kWh och räckvidden är 4,5 mil på el vid blandad körning enligt WLTP-cykeln.

På bensinsidan finns tre alternativ på 100, 130 och 155 hästkrafter och dieslarna är två: på 90 respektive 115 hästkrafter. Sexväxlad manuell låda eller sjustegad dubbelkopplingslåda finns att välja på utom för minsta bensinaren som har en femväxlad låda.

Förutom elektrifiering är uppkoppling och autonom teknik på allas läppar och även på de punkterna ska Captur vara en pionjär. Alla Renault-bilar ska vara uppkopplade på de viktiga marknaderna och 15 modeller ska presenteras med självkörande teknik – Captur och Clio ska vara först ut.



GALLERI
Renault Captur 2020
43 bilder

ALLT OM BILAR

2. TEST: Nya Range Rover Evoque – snygg men dyr

Jan-Erik Berggren Publicerad 3 jul 2019 13:00

Subaru, Nissan och Kia hävdar alla att de var med och skapade den stora suvtrenden. Men frågan är om inte den här bilen betytt allra mest. Det är svårt att ta ögonen ifrån Range Rover Evoque. Ja, det skulle vara för att stirra på det tomma bankkontot då.



En bil som är svår att sluta titta på. Men suven Range Rover Evoque suger inte bara åt sig blickar, den suger en del pengar också...

Subarus Outback och Forester. Nissans Qashqai och Kias Sportage. Med all rätt kan strategerna i Japan och Korea ta åt sig äran av att ha skapat den stora suvtrenden. Chefer på Kia och Nissan har flera gånger visat kurvor på hur de överraskades av framgången för Sportage och Qashqai. Hur de plötsligt såg att köparna av kompaktbilar i Golf-klassen plötsligt ville ha en suv.

Bilkunderna hade förstås sneglat på stora suvar och drömt om att en gång köpa en sån bil. Och så plötsligt fanns det såna bilar i lite mindre format till lite lägre pris. Lika plötsligt var suven, stadsjeepen, socialt accepterad.

Men samma bilchefer brukar också envist hävda att design är den enskilt största anledningen till ett bilköp. Vi kan tro att vi är väldigt praktiska och rationella men det är hjärtat och inte hjärnan som styr.

Och det är där Range Rover Evoque träffar mitt i prick. Allt sedan lanseringen 2010 har Evoque rullat runt på vägarna som en påminnelse om hur hårt det där hjärtat verkligen slår för en tidlöst snygg design.

FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/allt-om-bilar-provkor-range-rover-evoque/



Runda växelspaken är borta

När Range Rover nu lanserar den andra generationen är det så klart mindre förändringar i designen. Visst, vissa kanter har slipats bort och Evoque har kanske blivit aningen mindre kantig. Istället har Range Rover försökt att optimera och plocka in bästa möjliga teknik från släktingarna i koncernen. Här finns en typ av fjärrkontroll som i Jaguars aktivitetsarmband och här finns terrängegenskaper från de dyrare släktingarna inom Range Rover-familjen.

Interiören har uppdaterats och framför allt är den runda växelspaken utbytt mot en mer konventionell spak. Här finns också lösningen med dubbla bildskärmar som vi sett i Velar. Speciellt den övre är väldigt snygg och tydlig. Men den undre är svår att avlösa och hantera.

Range Rover visar stolt upp sin milhybriddrivlina som ska sänka förbrukningen och spara så mycket som åtta gram koldioxid per kilometer. Men med en tvålitersbensinare slutar det ändå med en saftig fordonsskatt de första tre åren och ett utsläpp på 210 gram/km är egentligen inget att skryta med, inte ens för en motor på 249 hästkrafter.

Responsen saknas

Här vill jag också passa på att gnälla lite. För något har hänt på Range Rovers utvecklingsavdelning. Plötsligt har de tappat förmågan att balansera bilens respons i styrning, gaspedal och bromspedal. Tillsammans med milhybridsystemet som ska ta hand om låga farter blir det en känsla av att bilen lever sitt eget liv oberoende av vad jag gör med fötter och händer. Varför? Den fina balansen och responsen var det som förr kännetecknade en Range Rover, Land Rover eller en Jaguar. Att i varje ögonblick ha direktkontakt med bilen var en konkurrensfördel som nu har slarvats bort.

Så svårt kan det inte var att få ihop en niostegad automatlåda med ett 48-Voltssystem.

Enligt Range Rovers tekniska specifikation har Evoque en autobroms som ska fungera mellan fem och 80 km/tim, för att se fordon, och mellan fem och 60 km/tim för att upptäcka fotgängare eller cyklister.

I normala fall testar vi de här funktionerna mot en ballongbil men på grund av min egen ouppmärksamhet blev det ett verkligt test mot en Opel Astra. Jag tittade bort vid helt fel tillfälle, Evoque varken varnade eller bromsade vilket resulterade i plåtskador.

LÄS MER: Suven med den allra bästa komforten



Köregenskaper

Bästa möjliga terrängegenskaper och ett fint chassi med många inställningar lockar till sig massor av getingar. Men de flyr på grund av dålig respons i styrningen och framför allt lite för vag kontakt mellan drivlinan och föraren. Tillsammans med den nya hybriddrivlinan skapar det en slags svävande känsla. Jag blir irriterad för jag förstår att chassit hade fått glänsa bara jag och motorn kunde få lite bättre kontakt.

Säkerhet 

Att autobromsen inte fungerade i nödläget är förstås besvärande och det krävs en genomgång av testbilen för att se vad som gick fel. Det visar också hur komplexa de här systemen är och att de inte är 100-procentiga. Filkörningsassistenten är tillval men det gör mig inget, styrningen är tillräckligt stökig ändå. Nu varnar bilen bara när bilen glider utanför körfältet. De fina bildskärmarna ger bästa möjliga bild i backkamera och att du kan se framåt vid terrängkörning är en bra säkerhetsdetalj.



Design 

Evoque sticker ut fast på ett snyggt och lagom tufft sätt och det trots att vissa former slipats bort för att markera släktskapet med Velar. Storasyskonet har fått massor av designpriser och är också den snygg även om proportionerna fungerar bättre på Evoque. Det finns en rad snygga detaljer både på in- och utsidan som jag blir glad av att studera. Att bakskärmen viker in lite och blottar hjulet är en detalj som får bilen att se bredare och kaxigare ut. Jag tycker också att interiören är det nödvändiga luft jag hoppats på.





Komfort

Sittpositionen vid förarplatsen är väldigt bra med bra överblick över nödvändiga funktioner. Rattreglagen är stora och tydliga men det är lite svårt att få grepp om bildskärmen i mittkonsollen. Det flytande glastaket ger en rymlig känsla och det är gott om plats i baksätet. Små sidorutor bak gör att korta personer får lite svårt att se ut.

Ekonomi 

Fordonsskatten blir riktigt dyr de första tre åren och även prislappen är kännbar. Evoque blandar och ger med premiumkänsla i vissa detaljer men det märks också att det sparats in en del. De diffusa köregenskaperna gör att Evoque framstår som lite slarvig. Det är som att Range Rover vill två saker samtidigt: påkostade finesser och funktioner på vissa håll men billiga lösningar på andra. Det kommer att passa vissa kunder bra men andra inte alls. Dieselalternativet är 100 000 kronor billigare och det är ett på många sätt bättre köp.

Totalt: 16 (av 25)

Två konkurrenter

BMW X4 XDrive 30i

Kommentar: Precis som X3 uppdaterades coupésyskonet nyligen och det här är en lite snyggare version av den mer upprätta X3:an. Bra köregenskaper och på sätt och vis Evoques raka motsats.
Pris: 531 500 kronor

Mercedes GLC 300 4Matic

Kommentar: En lätt uppfräschning av Mercedes GLC har fått snygg-suven lite attraktivare. Mercedes erbjuder också totalt 24 varianter av GLC vilket gör att det finns en GLC för alla.
Pris: från 524 900 kronor

210 gram i koldioxidutsläpp ger sämsta miljöbetyget för Range Rover Evoque.

RANGE ROVER EVOQUE S14 P250 AWD

Miljö

Koldioxidutsläpp: 210 gram/km (WLTP)
Bensinförbrukning: 9,3 liter/100 km (WLTP)
Miljöförmåner: nej

Ekonomi

Pris: Från 609 900 kronor.
Årlig fordonsskatt: 11 540 kronor per år de tre första åren. Sedan 2 538 kronor per år.
Garantier: Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 6 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Teknik

Motor: Fyra cylindrar, 2,0 liter, 249 hk vid 5 500 varv/min, 365 Nm vid 1 300 varv/min. Elmotor. Mildhybrid.
Drivning: Fyrhjulsdrift.
Växellåda: Niostegad automat.
Acceleration 0–100 km/tim: 7,5 sekunder.
Toppfart: 230 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 437/190/165 centimeter.
Bagagevolym: 472-1 156 liter.
Tjänstevikt: 1 067 kilo.
Maximal släpvagnsvikt: 1 800 kilo.

Plus

Design
Komfort
Terräng

Minus

Dyr
Drivlina
Säkerhet

Jan-Erik Berggren

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Dacia Duster som pickup kan vara på tur för Europa

Peter Klemensberger

4 juli 2019

Den storstorsäljande lågpris-suven Duster ska yngla av sig när Dacia höjer produktionstakten i Rumänien. En pickup på menyn är högst sannolik.



FILM: https://youtu.be/oWUe343lr6I

Dacia Duster lanserades får tio år sedan och 2017 kom en ny generation väldigt lik den första trots att den är att betrakta som en helt ny bil. Inte konstigt alls att Dacia, eller Renault om man så vill då de äger märket, inte velat pilla för mycket på bilen – den är nämligen en succé och säljs i 44 länder samt är Europas bäst säljande suvmodell.

LÄS MER: Provkörning av Dacia Duster

Att Duster är viktig för märket står klart när man studerar produktionsantalet. 313 883 exemplar tillverkades under 2018 att jämföra med märkets näst bäst säljande modell Sandero som bara kom upp i 42 146 exemplar. Nu har Dacias chef Christophe Dridi i rumänsk press bekräftat att succébilen ska yngla av utan att direkt avslöja vilken typ av syskonmodeller Dacia kan få.
En stor suv har tidigare avfärdats då en sådan skulle få en allt för kryddad prislapp vilket strider mot Dacias filosofi. Mer logiskt är en pickup-version – ett spår som Dacia faktiskt har varit inne på tidigare och som även kommit till skott.
2014 konverterades 500 bilar för oljebolaget OMV Petrom (blå bil på bilden ovan) och samma visades konceptet Renault Duster Oroch upp – en bil som kom i produktion och byggs i Brasilien men bara för den sydamerikanska marknaden (öppningsbild till denna artikel). Hur det gick till vid utvecklandet av den bilen kan du se i klippet nedan.



500 stycken Duster med flak byggdes 2014.

Den nya Duster-versionen kan ha med de förberedelser som fabriken i Mioveni nu gör. 100 miljoner euro (över en miljard kronor), varan 25 miljoner kommer från staten, satsas nu för att öka kapaciteten från 350 000 till 400 000 bilar årligen till september 2020. En kapacitetsökning som skapar 300 nya anställningar.

Pickup-bilar är ingen nytt för Dacia – Logan fanns med flak och minns du modellen som blott hette Pick-Up? Sveriges billigaste flakbil med fyrhjulsdrift, läs vår provkörning här.



Dacia-fabriken i Mioveni får 300 fler anställda när tempot höjs.

GALLERI

Renault Duster Oroch 2016

4 bilder

Feber

4. De Tomaso är tillbaka!

Av Bobby Green

2019-07-04 kl 14:45

Det här är superbilen P72



***FILM**: https://youtu.be/LYW3rsrUUBI*

För 60 år sedan grundade Alejandro de Tomaso biltillverkaren De Tomaso och fram till 2004 tillverkade man modellen Guarà. Sedan dess har det dock varit tyst, fram tills idag. På Goodwood Festival of Speed drog man nyligen täcket av den helt nya modellen P72 och det är verkligen en riktig läckerbit. Namnet ägs nu för tiden av kinesiska Ideal TeamVenture som är de som förvandlade märket Gumpert till Apollo.

P72 är en spirituell uppföljare till klassikern Pantera och en hyllning till prototyp-racern P70 från 60-talet. Den nya bilen är ritad av Jowyn Wong som hade som mål att kombinera en modern aerodynamiskt optimerad kaross med retro-vibbar, och i mina ögon har han lyckats mycket väl. Under karossen finns en helt egenutvecklad monocoque i kolfiber som ni kan se bland bilderna. Allt är designat för att möta Le Mans säkerhetsregler för prototyper. Ingen teknisk data har släppts än så vi vet inte vad som mer finns under det vackra skalet.

Endast 72 stycken exemplar kommer att tillverkas och för ovanlighetens skull är inte alla redan bokade. Dock måste du kunna skiljas från 750.000 euro för att bli ägare till en.







De Tomaso

De Tomaso är en italiensk sportbilstillverkare med argentinska rötter, grundad 1959 av Alejandro de Tomaso. Dess mest kända modell är Pantera. Förutom sportbilar tillverkade man även lyxbilar, såsom De Tomaso Deauville.

DAGENS NYHETER.

5. ”Det går att tjäna pengar på en billig elbil”

Av Erik Wedberg

Uppdaterad 2019-07-06 publicerad 2019-07-06

Att slippa ta hänsyn till bensinmotorer ger större möjligheter till ny design, och det kommer inte att vara några problem att tjäna pengar på en elbil som kostar under 200.000 kronor. Det säger Marcus Keith som leder Seats elbilsutveckling.



Marcus Keith leder Seats elbilsutveckling.

De flesta elbilar är i dag betydligt dyrare än bensin- och dieselbilar och det förklaras med att batterierna fördyrar produktionen. Kommer det vara möjligt för en biltillverkare att tjäna pengar på en elbil som kostar under 200.000 kronor?

– Det kommer att bli tufft att tjäna pengar på en liten, billig elbil. Men det kommer att gå. Jag har tittat på några av våra kinesiska konkurrenters elbilsplattformar och blivit förvånad över att de inte är billigare. VW-gruppens stora fördel är att vi kan sänka kostnaderna genom vår storlek. När vi går till en underleverantör och säger att vi vill skriva ett kontrakt på tre år och tio miljoner enheter så är det en helt annan sak än när ett nytt kinesiskt märke lägger en beställning på en miljon per år. När man arbetar med en stor volymplattform kan man göra stora besparingar, säger Marcus Keith som är ansvarig för utvecklingen av kommande elbilar från Seat.

När kommer elbilar att ha en större marknadsandel än bilar med förbränningsmotor?

– Enligt alla våra beräkningar kommer det att hända år 2025. Snart kommer elbilarna att ha 35–40 procent av den totala marknaden. Men det kommer fortsättningsvis att behövas subventionering av elbilar för att förändra beteendet. Det är fortfarande så att elalternativet är dyrare än både bensin och diesel och om det inte hjälps av myndigheter så kommer det att gå långsammare.

Ser ni fortfarande räckvidden som ett problem för elbilar?

– Vi kommer snart att se bilar med 670-700 km räckvidd. Räckviddsproblematiken är med andra ord löst. Dessutom tror jag att kunderna kommer att lära sig att lita på räckvidden som anges i bilen. Man kommer att förstå att bilen inte ljuger och hur väder och värme påverkar räckvidden.

Är infrastrukturen för laddning ett större bekymmer?

– Jag tror att laddinfrastrukturen är det område där det måste göras framsteg framöver. Man kan inte kräva att en elbilsägare ska springa runt med 5-6 olika kort för att kunna ladda vid alla stolpar. När jag arbetade på Audi lanserade vi ett plug & play-system där bilen automatiskt känns igen av laddstolpen. Till och med betalningen sköts automatiskt via ditt konto. Då blir det till och med enklare än att tanka på en bensinmack. Det är så här det måste bli framöver. Man måste också titta på var kraften kommer ifrån. Man kan inte göra som i Kina, där man förlitar sig på kärn- och kolkraft. Jag hoppas att politikerna tar frågan på allvar och ser till så att vi kan få grön energi.

Är det svårare eller lättare att konstruera en elbil?

– Designmässigt ger elektrifiering större friheter än tidigare. Att ändra en så liten detalj som vinkeln på A-stolpen är svårt på en bil med förbränningsmotor. På en elektrifierad plattform är det lättare. Den enda nackdelen är att man måste höja golvet för att få plats med batteripaketet. Det handlar oftast om en höjning på 16–19 cm och det måste designern försöka dölja. Med el-Born ville vi inte att den skulle se hög ut, även om den är lite högre.



6. Etanollobbyn vill ha 10 000 kronor till E85-bilarna

Jan-Erik Berggren Publicerad 4 jul 2019 14:30

ALMEDALEN. Biogasbilar för 10 000 kronor i miljöbilsbonus i det nya fordonsskattesystemet som infördes förra året. Samma summa ska gå till E85-bilarna tycker den etanollobby som samlades i Almedalen under politikerveckan. – Etanol finns här och nu och är en av många framtida lösningar för att sänka CO2-utsläppen, säger Fords informationschef Erik Lindham.



Etanol är tillbaka. Ja, i alla fall om vi ska tro flera företag och organisationer som fanns på plats i Almedalen för att damma av det gamla biobränslet.

Alarik Sandrup, näringspolitisk chef på Lantmännen agroetanol, och Per-Arne Karlsson, chef för förnybar energi, ST1, tillverkar båda etanol. Enligt dem skulle Sverige kunna bli självförsörjande, och till och med exportera, etanol.

– Etanolen tog orättvist mycket stryk och det tar sju år att arbeta bort en myt. Men nu har det gått sju år, säger Jacob Lagercrantz, grundare, 2030-sekretariatet, som vill se högre iblandning av etanol i vanlig bensin och att fler tankar E85 för att snabbt sänka fossilberoendet i Sverige.

Enligt Lagercrantz och Svebios vd Gustav Melin bör Sverige agera tuffare mot EU för att lindra de produktionsbegränsningar som finns i dag. Enligt Melin finns det inte längre någon motsättning mellan matproduktion och att använda åkermark för att odla råvaror för etanoltillverkning.

– Vi lägger åkermark i träda i dag och då är det bättre att vi börja odla för etanolproduktion i stället, säger Melin.

Problem med motorerna är löst

När etanol och E85 fick sitt genombrott i Sverige för drygt tio år sedan fick flera bilägare problem med motorerna. Men det är nu löst, enligt Fords Erik Lindham.

– Det var ett fåtal bilägare som fick problem då men nu har motorerna blivit bättre och även E85-bränslet är bättre. Men det är klart att vi måste få tillbaka en tillit på bränslet, säger Lindham.

Ett steg att snabbt visa att E85 är ett bra bränsle igen och kanske ett helt nödvändigt alternativ för att sänka CO2-utsläppen, E85 ger en minskning av CO2-utsläppen med 50 procent jämfört med en bensinbil, är att regeringen ger E85-bilar samma bonus som tillfaller biogasbilarna. Då kanske fler skulle göra som Ford, och satsa på etanolkonverterade bilar.

– Vi säljer nu Ford Kuga som kan köras på E85 och vi tittar på andra modeller. Jag hoppas att konkurrenterna följer efter. I dag är vi ensamma om att sälja en ny E85-bil då VW slutade sälja sin bil förra året, säger Erik Lindham.

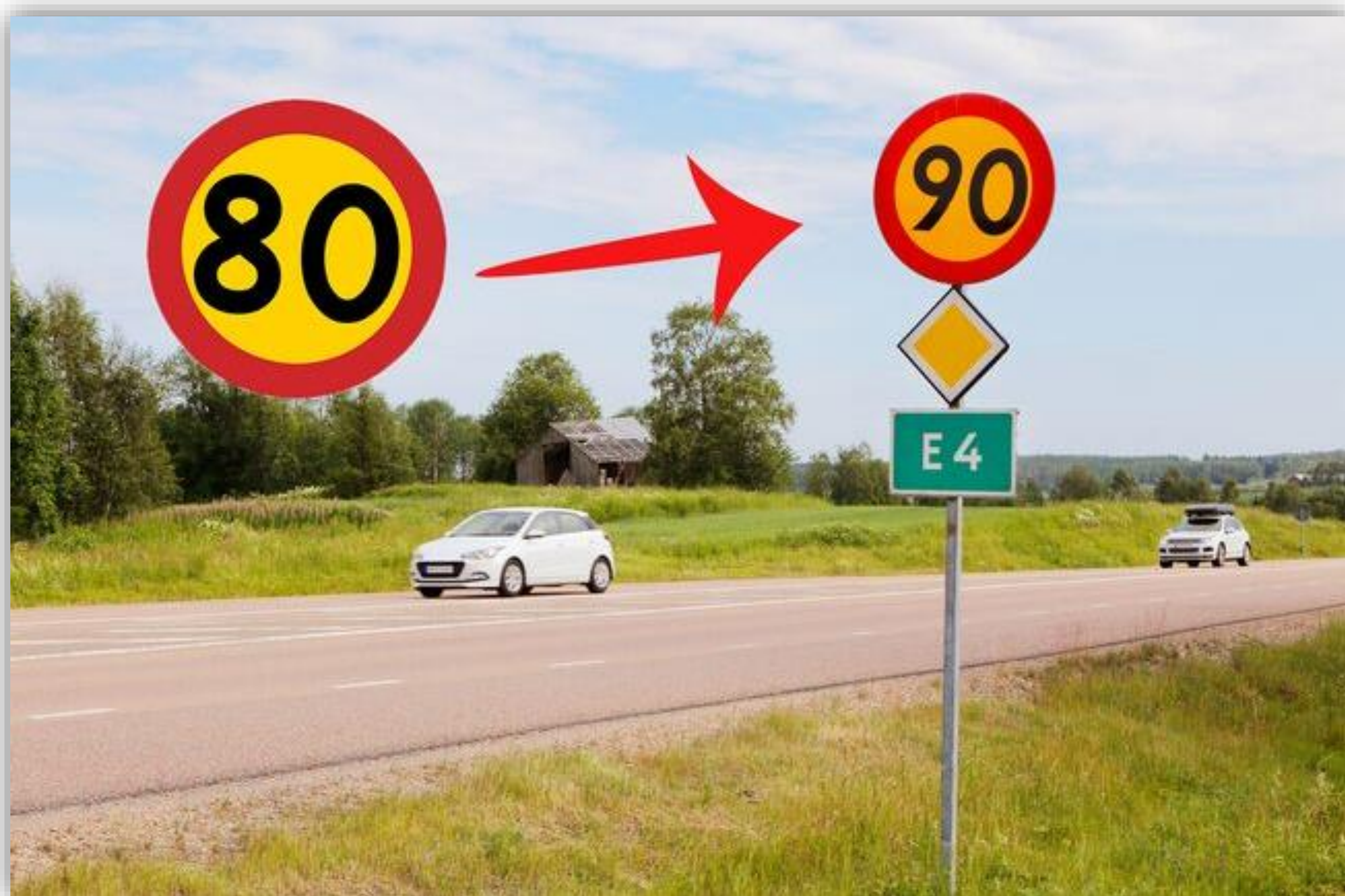
ALLT OM BILAR

7. Nya hastighetsgränser ska rädda 16 liv per år

Av Hanna Carlsson

Publicerad 9 jul 2019 13:30

Sedan 2008 har Trafikverket arbetat med att justera hastigheterna på de statliga vägarna. Totalt kommer 425 mil att få en lägre hastighetsgräns och 120 mil att få en höjd gräns.



Nu sänks hastigheterna på ett flertal vägar.

Arbetet med att säkra upp de svenska vägarna har pågått en längre tid, närmare bestämt elva år. Under 2019 ska totalt 111 mil statlig väg att få en sänkt hastighet från 90 km/timmen till 80 km/timmen. Det kommer vara vägar som är högt trafikerade och saknar mitträcken. Samtidigt höjs hastigheten på 9 mil statlig väg från 90 km/timmen till 100 km/timmen. Detta sker till följd av ombyggnader med mitträcke eller nybyggda motorvägar. **Sandra Nordahl**, tf enhetschef för nationell samhällsplanering på Trafikverket, ser positivt på de nya återgärderna.

– Vi jobbar med att nå nollvisionen. Alltså att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. För att nå dit behöver vi bygga om samt anpassa hastighetsgränserna till vägens säkerhetsstandard. Först då uppnår vi effekt, säger hon.

LÄS MER: Sänkta hastighetsgränser föreslås av Trafikverket



Hoppas kunna rädda 16 liv om året

Genom att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas säkerhetsstandard har Trafikverket räknat med att kunna rädda 16 liv per år. Sju liv ska kunna räddas med hjälp av omskyltning till en lägre hastighet och nio liv till följd av ombyggnad med mitträcken och nybyggd motorväg.

– Vi ser att det bästa sättet att förhindra kollisioner vid mötande trafik är att avgränsa med hjälp av ett mitträcke. Men att bygga ett mitträcke är dyrt och tar lång tid. Fram tills dess måste vi säkra vägarna på ett annat sätt och då är sänkt hastighet en bra lösning, säger Sandra Nordahl.

Fram till 2025 kommer cirka 120 mil statlig väg få höjd hastighetsgräns och cirka 425 mil att skyltas om till en lägre hastighetsgräns. Det är ett arbete som kommer ske över hela landet och påverka de mest trafikerade vägarna.

– Det pågående säkerhetsarbetet kommer ske i hela landet. Vissa år kan dock vissa län påverkas mer än andra. Det är främst vid vägar där 2 000 fordon eller mer passerar per dygn som vi behöver sänka hastigheterna för att kunna skapa en säkrare väg, säger Sandra Nordahl.

Kommer det komma upp fler fartkameror på dessa vägar?

– Ja, vi prioriterar att sätta upp fler kameror på dessa sträckor. Det är ett sätt att se till att den nya hastighetsbegränsningen efterlevs.

LÄS MER: Nya fartkameror placeras ut – ska rädda liv och luft

Hastigheten kan komma att höjas igen i framtiden

Att sänka hastigheten från 90 km/ timmen till 80 km/timmen påverkar din restid med 50 sekunder per mil. Samtidigt som risken att omkomma minskar med 40 procent om du sänker hastigheten. När det känns som du knappt tar dig framåt på vägarna är dessa upplyftande siffror något att i alla fall ha i åtanke. Samtidigt menar Sandra Nordahl att hastigheterna faktiskt kan komma att höjas igen om säkerhetsåtgärder på vägarna genomförs.

– Trafikverket strävar efter så bra framkomlighet som möjligt. Men trafiksäkerheten är ett ramvillkor för tillgängligheten. Vi arbetar för ett så tillgängligt Sverige som möjligt men det får inte ske på bekostnad av människoliv.

LÄS MER: Dödsolyckor på landsvägar i Sverige ökar



8. Varför skokartong?

Publicerad 2019-07-03 06:20

Fråga: Jag kan allt om väldigt väldigt lite. Dessutom bör det handla om Renault, gärna 4CV... Därför är det för mig en gåta varför Fords trevliga efterkrigare (typ 1949-51) kallas "shoebox"! Många, ja faktiskt de flesta skokartonger jag varit i närheten av och haft möjlighet att studera har varit mycket kantiga och inte inte rundade som dessa amerikanska Fordar ju är. Renault 8 och Simca 1000 närmar sig, men kanske NSU, och Fiat lyckades kanske bäst med att likna kantiga skokartonger... Så hur kommer sig denna benämning?

Andreas



Svar: Jag tror inte att någon med säkerhet kan säga varifrån benämningen shoebox/skokartong kommer från. Gissningsvis är det modellens raka sidor, i alla fall om man jämför med tidigare årsmodeller av amerikanska Fordar, och att det med benämningen blev lätt att skilja dem åt.

Robert Gustavsson
Skribent

Michael B 2019-07-03 08:58

Fordarna innan hade en ram med en kaross på.

49 Fordarna har ingen ram utan dom är som en låda.

Då blir dom kallade Shoebox skokartong.

GRANTURISMO

9. Fiat Dino

Gran Turismo Magazine nr.4 2013

Fiat Dino var en omtumlande mix av varumärken i helt olika ändar av värdeskalan. Kanske är det just det motsägelsefulla i detta som gör den så attraktiv idag. Det faktum att den tillhör 1960- talets vackraste GT-bilar, i Spider eller Coupéversion, gör ju inte saken sämre.



Allt verkar stämma. En vacker, Pininfarina-ritad kaross, en välsjungande motor konstruerad av Vittorio Jano med finputs signerad Aurelio Lampredi, en produktion frampressad av tävlings- och homologeringsskäl och en grumlig affärsplan skissad under en bättre middag i Maranello …

Allt pekar mot Ferrari, men det är bara till knappt hälften rätt. Det här är faktiskt en marknadsanalys av en Fiat, men med så starka kopplingar till Maranello att den till och med bär modellnamnet Dino – Enzo Ferraris sjuklige son som gick bort i unga år.

Förhistorien till det samarbetsprojekt som skulle förebåda jätten Fiats köp av halva Ferrari-fabriken 1969 handlar i huvudsak om Maranellos tävlingsambitioner. Regelverket för Formel 2 ändrades 1967 och krävde produktionsbaserade motorer tillverkade i minst 500 exemplar per år.

Även om Ferrari själva planerade en egen sportvagn med en V6-motor som matchade regelverket, det som skulle bli den fina mittmotorbilen Ferrari 246 Dino, skulle antalen aldrig bli så stora att man klarade homologeringen. Och Ferrari hade ögonen på sig från bilsportförbundet efter att tidigare ha fuskat med en hel del homologeringar …



Fiat var redan med och finansierade Ferraris F1-team i mitten av 1960-talet, så när Enzo uppvaktade Fiat med idén om att överlåta sin motor till en Fiatprodukt kom inte förslaget som en blixt från ovan. Man ansåg sig behöva en imagebooster och redan då hade Ferrari ett starkt namn som kunde spilla över på folksbilstillverkaren Fiat. Enzo "bjöd" på sin V6-motor mot att Fiat tillverkade den även till Ferrari Dino. I så måtto fanns en rationell tanke med skalfördelar inbyggda i uppgörelsen, även om det kostade en del prestige från båda håll. Fiat fick in en främmande gökunge i boet, och Ferrari fick leva med att Fiat-loggor hamnade på en motor i en äkta Ferrari.

Skalfördelar var dock inte något som genomsyrade Fiats övriga arbete med sin Dino. Intressant nog gjorde man två vitt skilda versioner av coupén och cabrioletversionen. Ferraris husdesigner Pininfarina fick uppdraget att rita den tvåsitsiga och öppna Dino Spidern, medan Bertone tog sig an uppgiften med designen av den fyrsitsiga coupékarossen. Som vanligt var vid tiden tog även designhusen på sig att bygga karosserna på de färdiga chassin som levererades från Fiat i Turin.

Homologeringskraven lade en mycket snäv tidsram för projektet, och ingenjörerna fick 20 månader på sig från beslut till färdig bil. Därför blev också den första serien, tvålitersversionen som byggdes 1967 och 1968, ett hastverk som inte blev fullständigt klart förrän det var dags för 2,4-litersversionen att debutera 1969.

Man fick ta så mycket från hyllorna man kunde, som framvagnen från 125-serien och bakvagnen från den utgående sexcylindriga 2300-serien. Fram handlade det om en stabil upphängning i dubbla triangellänkar, medan bakvagnen var stel med bladfjädrar – något som med tystnad förbigicks i Dinons säljmaterial



Det måste ha känts lite frustrerande för den talangfulle motorkonstruktören Aurelio Lampredi att ta sig an en motor från den arbetsgivare som hade gett honom sparken till förmån för Vittorio Janos tjänster, men han bet ihop och produktionsanpassade Janos motor. Med tre dubbla Weber fallförgasare och dubbla kedjedrivna överliggande kamaxlar gav motorn 160 hästar vid 7 200 varv, ganska extrema siffror för en tvålitersmaskin för gatbruk på 1960-talet. De motorer som levererades till Ferrari angavs ge 180 hästar, men skillnaden lär ha inskränkt sig till fetare förgasarbestyckning och ett öppnare avgassystem.

En femväxlad låda hämtades från det utgående 2300-programmet, och med minutmarginal kunde den första färdiga bilen, en Spider, visas på bilsalongen i Turin i november 1966. Det skulle ta fyra månader till innan den Bertonedesignade coupén debuterade på Genèvesalongen, i en karossform som egentligen helt saknade kopplingar till Pininfarinas Spider. Interiördesignen var fascinerande nog helt olika, trots att samma instrument användes i båda versionerna.

Tekniskt var dock bilarna tvillingar, även om coupén byggdes med längre axelavstånd för att ge plats för ett någorlunda användbart baksäte. I Spidern finns, som synes på bilden här intill, bara ett litet nödsäte för last.

Introduktionen blev lyckad, trots en häpnadsväckande prislapp för en bil med Fiat-logo på. För coupéns 3 650 000 lire kunde man få två och en halv 124 Coupé. Det var uppenbart att kopplingarna till Ferrari gav tillräcklig prestige för att motivera en rejäl prislapp, och man kan fråga sig hur många gatbilar som 1967 kunde matcha Dinon i ljud och karaktär när varvräknarnålen närmade sig 8 000 …

Den öppna Spidern var aningen billigare att köpa ny än Coupén, ett förhållande som definitivt inte gäller idag. Den bil som har fått illustrera denna analys såldes i Florida för knappt 100 000 dollar i våras. Det var ett ovanligt högt pris, normalt brukar priserna ligga en bit under halvmiljonen i kronor räknat, men så var det också ett riktigt fint exemplar på en auktion med hög status – Amelia Island vid Floridas östkust.



Öppna klassiker är nästan alltid dyrare än motsvarande coupéer, inte minst därför att de finns i färre antal. Medan det hann byggas nästan 1 600 Dino Spider hos Pininfarina monterades det nästan fyra gånger så många coupéer hos Bertone.

100 000-dollarsexemplaret var av den första årsmodellen 1967, med tvålitersmotor som av samlarskäl möjligen kan anses vara den mest intressanta. För den som vill använda sin Dino är dock den senare och ovanligare 2,4-litersversionen som började byggas 1969 att föredra, eftersom en rad förändringar gjorde en redan attraktiv bil så väldigt mycket bättre som körmaskin betraktat.

Lampredi hade nu tagit ett rejält tag i den då närmare 15 år gamla konstruktionen, med ett helt nytt block i gjutjärn (tystare och billigare att producera) med plats för nästan en halvliter ökad slagvolym. Det gav den en rejäl vridmomentboost, men också 20 hästkrafter extra.

Lika viktig var den nya femväxlade lådan från ZF, som utnyttjade motorns register bättre och vars femma höll nere varvtalet på motorväg. En diffbroms fanns nu också standardmonterad i bakaxeln.

En ny delad bakvagn, delad med nya stora Fiat 130, gjorde underverk för långfärdskomforten, och Dino var nu så bra som den kanske borde ha varit redan från start om den inte hade stressats fram.

Prisrekordet på auktion för en Dino är 124 775 USD för den ovanliga Spider 2,4, på Bonhams auktion i Monte Carlo 2008. Den nivån har man inte sett sedan dess, men priserna pekar ändå uppåt – med halv Ferrarifart, ungefär.



Gunnar Dackevall

Klassiker

10. Grattis Dino!

Publicerad **17 juli** 2009

I dag när Bruno har namnsdag vill vi även uppmärksamma Dino!



Namnet Dino användes av Ferrari på de minsta modellerna och var en hyllning till Enzo Ferraris son Alfredo "Dino" Ferrari som gick bort endast 24 år gammal.

Motorerna till Ferrari Dino tillverkades av Fiat som också hade en Dino på programmet.



Första Dinon i landsvägsutförande började säljas 1967. Den mittmonterade motorn var en V6 helt i aluminium på 2 liter, konstruerad av Ferrari men tillverkad i Fiats fabriker. 1969 kom Dino 246 GT med en V6 på drygt 2,4 liter. 1972 kom 246 GTS med avtagbart tak.



Fiat Dino Spider kom 1966 och var ritad av Pininfarina.



Fiat Dino Coupé presenterades 1967. Värd att ta av hatten för!



Fiat Dino Parigi 1967



Fiat Dino Coupe 2400 1969–72



Fiat Dino Spider 2400 1969–72





11. Startskottet för Nürburgring: Kejsaren blev förnedrad av italienaren

Av Jens Trulsson, Publicerad 2019-07-06, 09:10

Det gröna helvetet", eller Nürburgring, är världens mest omtalade och mytomspunna bana. Det är också den svåraste att bemästra. En 92-åring som aldrig varit piggare. Här får du lära dig historien om banan alla bildårar känner till.



Fundera ett ögonblick på vad det innebär att bygga en 22,8 kilometer lång bana längs med en bergsrygg, över en dalgång, genom en stad sedan upp genom en annan dalgång, över en flod och upp på en ny bergsrygg innan man kommer ut på platån.

Lägg därtill att man samtidigt, i andra änden, bygger en bana till på 7,7 kilometer som slingrar sig uppför en bergssida, bort till en dalgång för att sedan vända tillbaka och kopplas ihop med den andra bansträckningen. Tänk också att banan går genom tjock skog och att det är i mitten av 20-talet, 1920-talet.

Den tyska kejsaren Wilhelm II tyckte inte om att se sin inhemska bilindustri förnedrad av en italienare i en Fiat i sitt första Kaiserpreis-race 1907. På frågan hur detta kunde ske fick han till svar att de tyska tillverkarna saknade en egen bana att testa och utveckla sina bilar på.

Med kejserligt godkännande började man smida fantastiska planer på en världsrekordbana nära staden Adenau i Eifelbergen. Men första världskriget kom emellan och lade sordin på projektet.

Gatracing var fortsatt populärt på 20-talet och den tyska allmänna bilklubben (ADAC) började med sina Eifelrennen redan 1922. ADAC:s ordförande, Otto Creuz, återupptog planerna på att bygga en bana i Eifel att ha dessa race på eftersom de befintliga vägarna inte höll någon vidare standard.

Otto Creuz fick med sig borgmästaren i Köln, Konrad Adenauer, som gillade idén på ett gigantiskt byggprojekt i ett krigshärjat och sårat Tyskland med massarbetslöshet och plågat av ekonomisk utarmning.



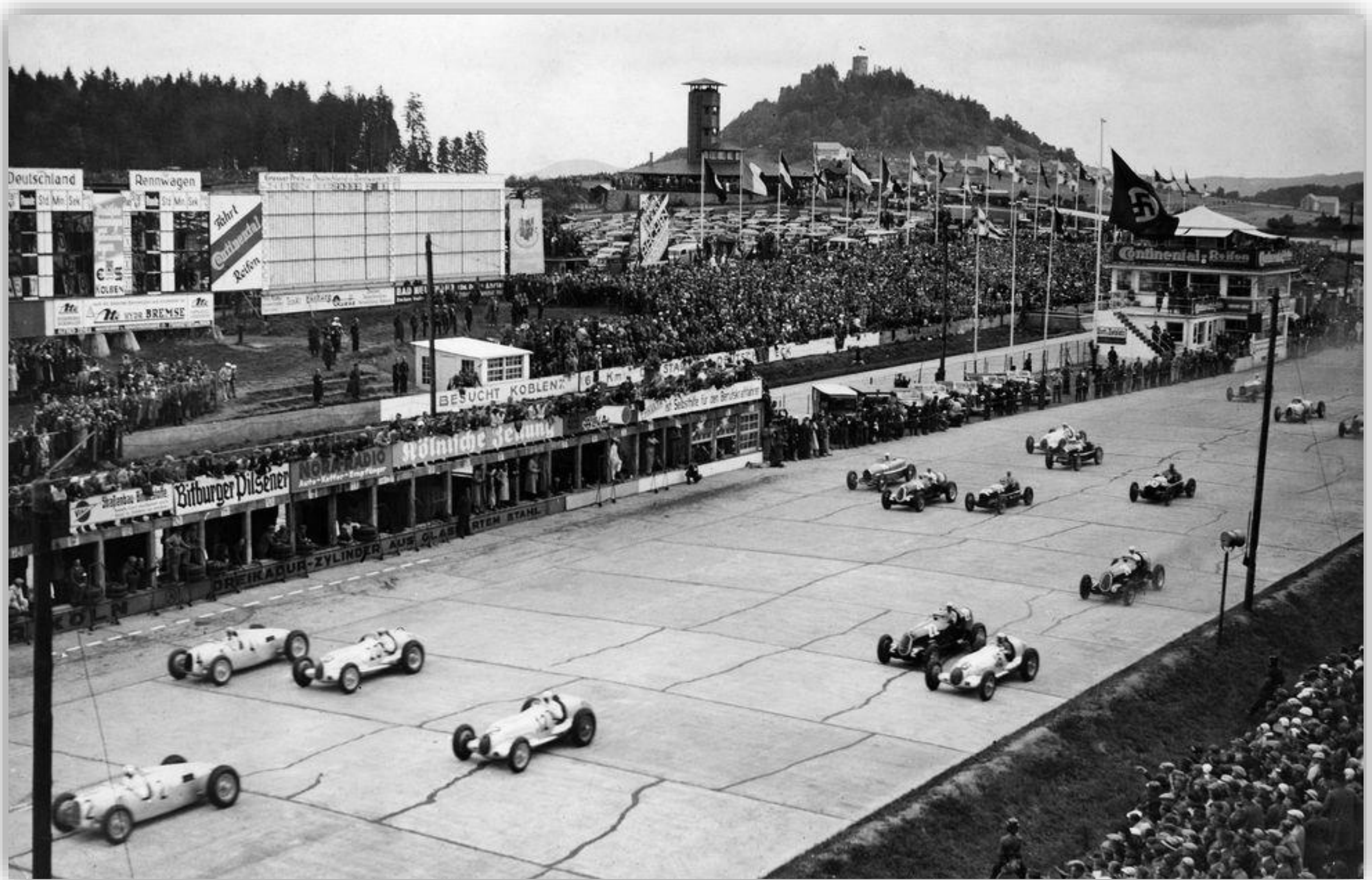
2 500 arbetare jobbade med projektet.

Några år senare, i september 1925 togs det första spadtaget och runt 2 500 arbetare jobbade året runt i två års tid med detta enorma projekt. Arkitekten bakom bansträckningen var en herre vid namn Hans Weidenbrück. Han använde sig av området runt Nürburgs slott för att skapa en bana som skulle utmana både människa och maskin till max.

Banan skiljdes åt från det allmänna vägnätet men skulle ändå behålla drag av en vanlig väg. Faktiskt lät man delar av banan följa redan existerande vägar, framför allt från Hatzenbach till Adenauer Forst och stora delar av Sydslingan. Andra sträckningar var helt nya, som Breidscheid till Hedwigshöhe.



Originalbanan med Südschleife i bakgrunden.



Borgen Nürburg står på 678 meters höjd på en grund av vulkanisk basalt.



Mercedes W125 designades
av Rudolf Uhlenhaut till 1937 års säsong.

Nord- och Sydslingan var två separata banor som var sammankopplade och kunde göras till en enda lång bansträckning på 30,5 kilometer. I mitten fanns något som i folkmun kallades för "betongslingan" och kunde utgöra en egen kortbana. Både Nord- och Sydslingan användes flitigt för racing fram till 1931.

Därefter användes Sydslingan mest som testbana medan Nordslingan fick fortsatt förtroende som racingbana. Man konstruerade också Steilstrecke som förbinder Klostertal med Hohe Acht, för att kunna testa bilars stigningsförmåga. Med en lutning på upp till 27 grader utgjorde den en stor utmaning.

Banan byggdes i fyra olika sektioner och det var Nordslingan som stod klar först. 18 juni 1927 öppnades den för racing och först ut var ett motorcykelrace. Den 17 juli välkomnade banan sitt första Grand Prix och segern togs av Otto Merz i en Mercedes S.





Den mest berömda sektionen av Nordslingan heter Karrousel och det var Rudolf Caracciola som 1933 började med att doppa sitt vänstra framhjul i diket utanför betongen för att hjälpa sin bil att smita snabbare genom böjen. Två sekunder per varv tjänade han.

Snart kopierade alla racingförare Caracciolas linje och efter några år belade man hela diket med betong.

1951 var året då Formel 1 först gästade Nordslingan och banan var åter tillbaka på världskartan efter andra världskrigets fasor och förstörelse. Ända fram till slutet på 1960-talet behöll man banans karaktär med smala häckar och trädkantade kurvor men röster började att höjas om säkerheten. 1967 byggde man chikanen i Hohenrain för att dämpa hastigheten något efter hög-fartfartsbonanzan längs med Döttinger-Höhe.

Efter Formel 1-bojkotten 1970 började man att göra ordentliga ändringar längs med Nord-slingan. Skyddsräcken sattes upp och man gjorde även plats för små avåkningszoner på många ställen. Hoppen vid Kesselchen och Brünnchen jämnades ut och många träd fälldes för att för-bättra sikten vid viktiga platser.

Trots en hel del modifieringar av banan var det alldeles för många olyckor och 1981 hade verk-ligheten kommit ikapp ägarna, och man beslöt sig för att ta ett nytt grepp. Då historien och betydelsen av Nordslingan var alldeles för viktig beslöt man att offra Sydslingan till förmån för ett modernt bankomplex som i dag kallas Grand Prix-slingan.

Gamla start- och målsträckan innan Hohenrain-chikanen byggdes.



I 35 år hade Stefan Bellof rekordet
på Nordslingan med sin Porsche 956.

1983 var sista året man körde 1 000-kilometersracet på Nordslingan. Det var även då som den unge talangen Stefan Bellof för alltid skrev in sig i historieböckerna med sin rekordtid 6.11,13 i en Porsche 956. Samma år passade man även på att ta bort en del hopp i diverse kurvor och att bredda Aremberg och Brünnchen samt att fortsätta arbetet med att avlägsna buskar och häckar och ersätta dem med skyddsräcken.



Sent 1960-tal och F1-bilarna är på väg in i startkurvan.



Ronnie Peterson i sin Lotus 74
under Grand Prix 1973.

1984 hade den nya Grand Prix-sträckan premiär. Förbättringsarbetet har aldrig avtagit utan bara minskat lite i omfång. 1998 byggdes den entré till Nordslingan längs med Döttinger-Höhe som finns än i dag. 2000 tillkom den nya paddocken på GP-slingan för att kunna tillgodose de 200+ tävlingsekipage som årligen ansluter sig till 24-timmarstävlingen. 2002 byggdes Mercedes-komplexet och följande år gjordes chikanen om efter önskemål från Michael Schumacher (som också betalade för den).

Under vintern 2018/19 har det största förändringsarbetet på Nordslingan i modern tid genomförts. Man har grävt upp och jämnat ut stora delar av banan samt asfalterat om hela sträckan.

Nürburgring är idag mer populär än någonsin tidigare och det är inte konstigt alls egentligen. Det finns de som inte förstår lockelsen med Ringen och tycker att den är överskattad och irrelevant. Människor som säger sådant har aldrig varit där.



Clay Regazzoni får lite luft under vingarna.

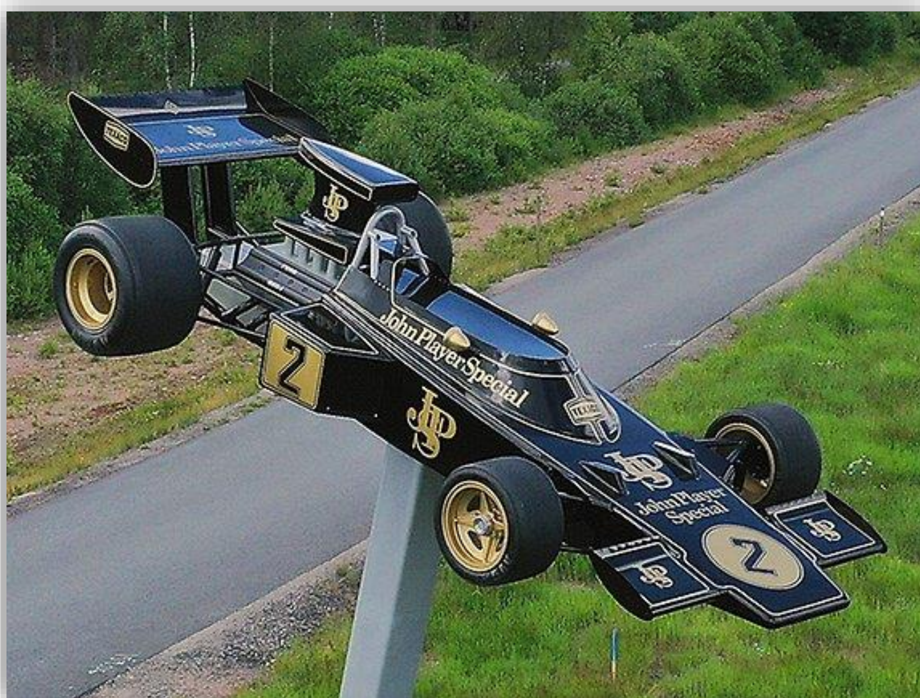


12. Invigning av tätortssymbol i Anderstorp

Sidan uppdaterades senast:

2019-06-24

Fredag 28 juni invigs Anderstorps tätortssymbol, en kopia av Formel 1-bilen Ronnie Peterson körde 1973.



Sedan några veckor är den på plats, en fullskalig kopia av Formel 1-bilen som Ronnie Peterson körde 1973. Den står utmed riksväg 27, vid den västra avfarten mot Anderstorp. Bilen är tillverkad av Magnus Ahlqvist och hans företag Motorima från Rydaholm.

- Det känns roligt att Anderstorp nu får en värdig symbol, med tydlig koppling till ortens stolta motorsporttradition, säger Carina Johansson (C), kommunstyrelsens ordförande.

Invigning 28 juni

Invigningen sker fredag 28 juni klockan 14:00. Redan från 13:30 hälsas alla kommuninvånare välkomna för att träffa de som varit involverade i framtagandet av bilen. Vi bjuder på fika i samband med invigningen. Ta gärna cykeln eftersom det finns begränsat med plats för bilar.

Bred sammanslutning avgjorde tätortssymbol

För snart tre år sedan beslutade kommunstyrelsen att det skulle byggas en tätortssymbol i Anderstorp. Uppdraget gick till kulturförvaltningen och tekniska förvaltningen som tillsammans med näringslivet och föreningar på orten startade en arbetsgrupp.

Kulturchef Magnus Jonsson berättar att det från början var öppet vilken symbol det skulle bli men att det ganska snart stod klart för arbetsgruppen att motorsporten och dess betydelse för Anderstorp skulle vara utgångspunkt för projektet. Medlemmarna i gruppen tog tillbaka frågan till sina respektive föreningar och nätverk för att höra om detta vara rätt väg att gå.

- Det visade sig vara full uppslutning kring inriktningen. Arbetsgruppen beslutade sig för att undersöka förutsättningarna kring att få fram en Formel 1-bil som tätortssymbol, säger Peter Edvinsson, teknisk chef.

En av de äldsta i landet

Anderstorp är förknippad med motorsport både nationellt och internationellt och då framförallt F1-tävlingarna åren 1973-1978. Det finns även ett kulturarv kring motorsport i Gislaved med speedwaybanan som byggdes redan på 1930-talet och är en av de äldsta i landet.

- Vi vill med symbolen för Anderstorp lyfta fram motorsportens förankring i hela vår bygd, med F1-tävlingarna på Scandinavian Raceway som starkast lysande symbol för detta, säger Anton Sjödell (M), kommunstyrelsens 1:e vice ordförande.

- Det har varit en lång resa hit, men vilket fantastiskt resultat det blev! Jag tycker att det är välinvesterad tid och pengar och vill rikta ett stort tack till arbetsgruppen, säger Marie Johansson (S), kommunstyrelsens 2:e vice ordförande.

Bakgrund

I augusti 2016 beslutade kommunfullmäktige att av det tillkommande statsbidraget för 2017 skulle 1 miljon kronor användas till en tätortssymbol för Anderstorp. Kulturnämnden tillsammans med tekniska nämnden fick i uppdrag att genomföra projektet. Framtagandet av symbolen skulle också ske i samverkan med representanter från Anderstorp. En arbetsgrupp bildades med medlemmar från Anderstorps näringsliv, pensionärsorganisationer, föreningsliv och kommunen.

Efter upphandling gick uppdraget till Magnus Ahlqvist och hans företag Motorima. Uppgiften var att ta fram en kopia av den JPS-Lotus -72 som Ronnie Peterson körde under Sveriges Grand Prix 1973 på Scandinavian Raceway i Anderstorp.



13. Ny fin placering av Felix Rosenqvist i IndyCar

Av Anna Andersson 14 juli 2019, 23:37

Otur för Marcus Ericsson i Toronto



Felix Rosenqvist

Felix Rosenqvist gjorde ett fantastiskt kval och han hade höga förväntningar infrör Indycar loppet i Kanada men även om han tappade under inledningen av racet blev han återigen bästa nykomling.

Felix Rosenqvist startade IndyCar stadsloppet i Toronto från ruta tre och hade förhoppningar om en pallplats.

Men de grusades redan under inledningen av loppet. Han tappade ett par placeringar under de första varven och lite senare hade han lite otur när han fick bromsa för Sebastien Bourdais i samband med ett depåstopp .

Problemen till trots gjorde han ett bra lopp. Svensken var racets bästa rookie slutade på plats fem i ett lopp som vanns av Simon Pagenaud, som vann Indy 500 tidigare i år.

– Det handlade mycket om att spara bränsle och det är inte så jag vill köra, men det gav oss segern, säger Pagenaud som ledde loppet i 80 av 82 varv och tog årets tredje seger.

– Som racerförare har man många dåliga dagar, men dagar som i dag gör varje minut värd det.

Körde in i muren

Scott Dixon slutade tvåa och Alexander Rossi var trea före Josef Newgarden.

Marcus Ericsson körde in i muren i kvalet och startade långt bak i kön, hans race förstördes då han fastnade bakom ett antal bilar efter en tilltrasslad situation där Will Power misslyckades med en omkörning.

Nästa deltävling avgörs redan kommande helg, då handlar det om ovalracing i Iowa.



FILM: [***https://www.aftonbladet.se/a/dOjdkX***](https://www.aftonbladet.se/a/dOjdkX)

SLUT